



## RÈGLEMENT INTÉRIEUR DE L'AÉROCLUB DU PAYS DE LAPALISSE

Modifié à la suite du Conseil d'administration du 7 mars 2026

### Titre 1 : DISPOSITIONS GÉNÉRALES

#### ARTICLE 1 : APPLICATION

Le présent règlement intérieur, établi dans le cadre des dispositions de l'Article 3i des statuts de l'Aéro-Club du Pays de Lapalisse est applicable à tous les membres et leur est opposable. Le règlement intérieur est communiqué à chaque membre et affiché au Club.

#### ARTICLE 2 : ESPRIT ASSOCIATIF

Les sections U.L.M et avion sont une association de bonnes volontés. Leurs membres doivent s'attacher à y faire régner l'esprit d'équipe, la courtoisie, la bonne entente. Chacun doit avoir à cœur d'utiliser au mieux et de ménager les équipements mis à sa disposition.

Le Bureau peut refuser d'accepter une adhésion sans qu'il lui soit nécessaire de motiver sa décision. Sauf décision du Bureau, écrite et transmise à l'intéressé, l'adhésion d'un nouveau Membre ne devient définitive qu'à l'issue d'une période d'évaluation de 6 mois.

Chaque membre présent sur l'aérodrome doit coopérer à l'accueil des visiteurs et des candidats désirant s'inscrire comme nouveaux membres, ainsi qu'au bon fonctionnement des activités.

#### ARTICLE 3 : DROITS ET DEVOIRS DES SECTIONS AVION ET U.L.M ET DE LEURS MEMBRES

Conformément aux dispositions de l'art. L. 141-1 et suivants, du Code de l'aviation civile, la responsabilité du pilote et de l'exploitant de l'aéronef est réglée par les dispositions du Code civil.

Il appartient aux sections avion ou U.L.M exploitantes, de mettre à la disposition des membres un ou des aéronefs en situation de vol et assurés en responsabilité civile ainsi que tous les éléments nécessaires à la préparation des vols et à l'instruction.

Il appartient aux pilotes, à qui l'exploitant confie un aéronef, d'être en règle vis-à-vis de la réglementation aéronautique, d'être assuré en responsabilité civile et de répondre aux attentes des sections avion ou U.L.M pour l'entretien courant des locaux et matériels.

### Titre 2 : LE PERSONNEL

#### ARTICLE 4 : DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Le personnel bénévole des sections avion et U.L.M comprennent :

- l' (ou les) instructeur(s),
- le chargé d'exploitation

Les personnels bénévoles sont remboursés, sur justificatif, selon les barèmes de la fonction publique des frais de déplacement et de mission qu'ils engagent après délivrance d'un ordre de mission établi par le Président.

#### ARTICLE 5 : INSTRUCTEUR

Les instructeurs ont en charge le suivi de l'entraînement des pilotes et de la formation. La pédagogie mise en œuvre est de leur compétence exclusive, mais doit se conformer aux exigences de la DGAC.

Ils fixent les consignes techniques d'utilisation des aéronefs et sont fondés à prendre toute mesure temporaire d'utilisation des aéronefs : restriction, interdiction de vol, etc...

Cependant, les pouvoirs qui sont ainsi conférés aux instructeurs n'ont pas pour autant pour effet de les obliger à apprécier l'opportunité de chacun des vols effectués par les pilotes, ceux-ci restant maîtres de leur décision de prendre ou non l'air et devenant, dès le moment où leur a été confié un aéronef, seuls gardiens de celui-ci.

Ils rendent compte immédiatement et par écrit au Président ou à l'un des membres du Bureau des incidents ou accidents intervenant sur un aéronef, avec un élève ou avec un pilote.

Les instructeurs sont responsables du maintien en état de validité de leurs titres aéronautiques.

#### ARTICLE 6 : CHARGÉ D'EXPLOITATION

Il suit le fonctionnement de sa section et en réfère au bureau de l'aéroclub.

## Titre 3 : ATELIER DE MAINTENANCE

### ARTICLE 7 : IMPLANTATION

Il existe au sein de la section U.L.M, un atelier de maintenance placée sous la responsabilité technique du mécanicien de l'Aéro-Club.

### ARTICLE 8 : FONCTIONNEMENT

L'atelier est réservé aux seuls appareils ULM de l'Aéro-Club et de ses membres actifs.

#### 1) Emplacement

Un emplacement réservé spécialement à l'atelier est matérialisé au sol dans le hangar. Cet emplacement doit rester libre en permanence.

#### 2) Matériel

Le matériel (outils, fluides, carburants, etc....) sont la propriété l'aéroclub. Ils sont entreposés dans un local spécifique fermé et placés sous l'entière responsabilité des membres chargé d'exploitation.

#### 3) Fonctionnement

Toutes les interventions réalisées par l'atelier doivent être exécutées conformément aux règles définies par les textes législatifs et réglementaires en vigueur. Ces documents permettent, dans une démarche de qualité, d'assurer la traçabilité complète des opérations réalisées, des moyens mis en œuvre, des fournitures utilisées et du temps nécessaire à chaque intervention.

Ils permettent d'établir le compte-rendu annuel de fonctionnement de l'atelier.

## Titre 4 : PILOTES

### ARTICLE 9 : PARTICIPANTS

En dehors des pilotes qualifiés instructeurs, seuls sont autorisés à piloter les aéronefs des sections avion ou U.L.M, les membres actifs à jour de leur cotisation annuelle, (les membres qui s'inscrivent en cours d'année ne paieront que la cotisation pour le mois en cours et les mois restants), affiliés à la FFPLUM ou à la FFA, à jour de leurs heures de vol, des factures d'avitaillement, taxes d'atterrissage et autres.

Les pilotes propriétaires de leur appareil et membres de l'A.C.P.L sont autorisés à utiliser les installations (hangar et atelier) pour la pratique du vol avion ou U.L.M en conformité avec le règlement intérieur de l'A.C.P.L.

Mesures d'encouragement au vol par un bonus :

10 heures de vol facturées dans l'année = 15 mn gratuites, puis 15 mn de plus par tranche de 5 h :

15 heures => 15 mn de plus, 20 heures => 15 mn de plus etc.

Ces dispositions seront applicables seulement sur les appareils ayant atteint l'objectif de rentabilité en nombre d'heure annuel, fixé chaque année par le Conseil d'administration.

Lors de l'Assemblée Générale, en fonction des résultats, le Trésorier invitera ceux qui sont concernés à le contacter dans le délai d'un mois, pour qu'il crédite leur compte de la somme correspondante au bonus obtenu. Les bonus non-réclamés dans les délais seront annulés.

Les pilotes qui quittent le club auront 18 mois pour demander le remboursement ou la prorogation de leur compte en vue d'une ré-adhésion prochaine. Sans demande particulière au bout de ce délai le montant de leur compte restera acquis à l'aéroclub et leur compte sera fermé.

Tarifs spécifiques pour les jeunes et les femmes : une cotisation réduite, alignée sur la cotisation membres honoraires, est appliquée pour les pilotes féminines la première année ainsi que pour tous les jeunes de moins de 25 ans.

### ARTICLE 10 : ENTRAÎNEMENT DES PILOTES

Lorsqu'un pilote se voit confier un aéronef par le Club avion ou U.L.M, il lui appartient de s'assurer qu'il possède les titres nécessaires à sa conduite et il s'engage à l'utiliser conformément à la réglementation. Il est rappelé notamment, qu'un minimum de décollages et atterrissages dans le mois précédent, est exigé par la réglementation pour pouvoir emporter des passagers.

Le pilote est seul responsable du suivi de la validité de ses titres aéronautiques et de son aptitude médicale.

Le pilote doit être avant chaque vol :

- titulaire d'un brevet et d'une licence aéronautique ou être en cours de formation en vue de leur acquisition.
- titulaire d'une assurance individuelle accident. Les membres de l'association, par le seul fait de leur adhésion à l'association renoncent expressément à invoquer à quelque titre et pour quelque motif que ce soit à l'encontre de l'Aéroclub, un grief concernant une quelconque absence ou insuffisance d'assurance ou encore une exclusion de garantie qui pourrait les concerner eux ou leurs ayants droit. Il leur appartient, s'ils le désirent, de souscrire personnellement toute assurance individuelle ou complémentaire qui leur apparaît nécessaire pour garantir leur responsabilité ou encore réparer un dommage subi par eux-mêmes ou leurs ayants droit.
- à jour de la cotisation annuelle et de ses heures de vol.
- être affilié à la FFPLUM pour les pilotes ULM ou à la FFA pour les pilotes avion, ou mixtes avion-ULM)

Pour les pilotes mineurs, l'autorisation parentale est nécessaire.

Tout pilote en possession d'une licence, doit être lâché sur le type d'appareil, par un instructeur et, pour l'ULM, justifier en plus de 5 heures de vol en solo sur l'appareil, pour l'emport passager, validé par l'instructeur ou le Président.

Compte tenu que l'absence d'entraînement régulier déconditionne les réflexes acquis, avant de pouvoir utiliser les appareils du Club, les pilotes qui n'auront pas volé sur l'ULM ou l'avion du Club pendant plus de 4 mois, devront prendre contact avec un instructeur du Club qui, avec ou sans vol de contrôle, en fonction de sa connaissance du pilote, accordera l'autorisation de vol.

## ARTICLE 11 : RÉSERVATIONS

Pour effectuer une réservation, tout pilote doit être en règle avec la trésorerie de l'Aéro-Club. Les réservations s'effectuent sur le planning électronique du club.

Tout pilote membre est redevable d'une indemnité horaire de l'appareil qu'il utilise. Les tarifs sont fixés par le conseil d'administration. Avant d'utiliser un appareil il doit s'assurer que son compte est bien crédité d'un montant suffisant. Il est nécessaire de toujours garder une avance sur le compte pilote : on ne peut pas réserver ni voler si le compte est négatif ; Il faut donc penser à créditer le compte pilote en avance.

Le temps de vol est décompté suivant l'indication de l'horamètre de l'avion. Le pilote doit porter son temps de vol sur le cahier prévu à cet effet, puis effectuer la saisie de son vol sur le logiciel de gestion du club.

L'enregistrement du vol doit impérativement s'effectuer dès que possible après la fin du vol, sur l'ordinateur du club ou tout autre matériel.

Un vol non-enregistré bloque le compte de réservation. Le déblocage a lieu après régularisation et demande auprès du membre du bureau responsable. Ce qui implique qu'il n'est pas permis de réserver un avion pour le compte d'un autre membre.

La priorité va à l'école, à défaut, au voyage.

Lors d'une réservation non honorée, après quinze minutes de retard, l'aéronef sera considéré comme libre.

En cas de retard pour un retour sur base, le pilote doit prévenir.

En cas d'indisponibilité de l'aéronef après son retour sur base, le pilote doit impérativement placer un écriteau bien en vue sur les commandes « appareil avarié, ne pas utiliser », en consigner les clés de contact, et prévenir les autres pilotes qui ont réservé cet appareil après lui, le cas échéant.

## ARTICLE 12 : FORMALITÉS AVANT ET APRÈS VOL

Avant de confier un aéronef à un pilote, l'exploitant peut être amené à lui demander de présenter ses licences, qualifications et carnet de vol (recommandé en ULM) ou à lui proposer un test en vol avec l'instructeur du club.

Le temps de vol à payer est décompté de la manière suivante :

- durée indiquée par l'horamètre ou à défaut,
- durée du vol du démarrage du moteur à l'arrêt du moteur au parking.

Après chaque vol :

- procéder à l'avitaillement si nécessaire, et le noter au carnet de route.
- abriter ou amarrer l'aéronef sauf s'il est certain qu'un autre pilote va partir dans l'heure qui suit,
- nettoyer si besoin l'appareil,
- remplir le carnet de route.

Pour tout voyage, il est demandé au pilote :

- d'amarrer correctement l'aéronef ou de l'abriter à ses frais,
- de payer lui-même directement les taxes aéroportuaires sur les aérodromes extérieurs, faute de quoi, ces taxes lui seront facturées par le Club.
- préciser à chaque voyage, ses terrains de destination sur le livre de vol.

## Titre 5 : ACTIVITÉS AÉRIENNES PARTICULIÈRES ET MESURES DIVERSES

### ARTICLE 13 : VOLS SOUMIS À MESURES PARTICULIÈRES

Seuls sont autorisés à effectuer des vols constituant des activités aériennes particulières les pilotes ayant effectué les qualifications et l'entraînement prévu par la réglementation de l'aviation civile.

Les pilotes effectuant des baptêmes de l'air et des vols d'initiation doivent répondre aux exigences réglementaires et doivent y être autorisés par l'instructeur ou par le Président.

### ARTICLE 14 : HÉBERGEMENT D'AÉRONEFS PRIVÉS

Les demandes d'hébergement d'aéronefs privés dans le hangar géré par l'Aéro-Club sont accordées annuellement par le Conseil d'Administration moyennant une participation financière. Une convention d'hébergement fixe les modalités d'application de cet article entre l'Aéro-Club et le propriétaire privé concerné.

## ARTICLE 15 : VOLS À PARTAGE DE FRAIS ÉLARGI OU NON

### 1) DISPOSITIONS COMMUNES

Conformément à la réglementation en vigueur, seuls les coûts directs du vol sont partagés entre tous les occupants de l'appareil y compris le pilote, et le nombre de personnes supportant les coûts directs ne doit pas dépasser six.

Les coûts directs sont les coûts de mise à disposition de l'aéronef (réservation de l'aéronef et frais de carburant) et le cas échéant, les redevances aéroportuaires inhérentes aux vols entrepris.

Le pilote ne doit réaliser aucun bénéfice et par conséquent, partager les coûts directs du vol. Dans le cas contraire, il s'expose seul aux conséquences pénales, civiles et disciplinaires (personnel navigant) inhérentes.

Par ailleurs, le non-respect du cadre des vols à partage de frais précité expose directement le pilote à une procédure disciplinaire interne à l'aéroclub.

En tout état de cause, le pilote décide seul du Go / No Go du vol et peut le retarder ou l'annuler s'il estime que l'ensemble des conditions de sécurité (ex. météorologiques) et / ou réglementaires ne sont pas réunies.

Seuls les pilotes dûment autorisés par l'aéroclub peuvent participer aux vols à partage de frais sur les avions de l'aéroclub : ils devront justifier d'au moins 150 H de vol en tant que commandant de bord sur avion, 12 H de vol dans les 12 derniers mois et 3 atterrissages/décollages dans les 3 derniers mois. L'aéroclub n'a pas à justifier sa décision d'autoriser ou pas un pilote.

### 2) VOLS

Les vols à partage de frais sont des vols réalisés dans le cadre du cercle de connaissances, d'affinité ou de rattachement du pilote licencié fédéral, à savoir : le cercle de famille, des amis, des pilotes de son aéroclub ou des autres licenciés de sa fédération agréée.

### 3) VOLS A PARTAGE DE FRAIS ELARGI

Le cadre possible en aéroclub des vols à partage de frais élargi est précisé comme suit :

Le pilote est préalablement identifié / listé par l'aéroclub via l'outil en ligne ad hoc de la Fédération agréée dont il est licencié ;

Après avoir été identifié, le pilote peut réaliser des vols dont le partage de frais se réalise par l'intermédiaire ou au moyen de site(s) internet(s) partenaire(s) de la fédération agréée dont il est licencié.

Dans ce cadre, le pilote identifié pourra réaliser les types de vol définis comme suit :

- Voyages de A vers B
- Excursion de A vers B puis retour vers A
- Vols locaux de A à A

## Titre 6 : CONSEIL D'ADMINISTRATION : RÈGLES DE DISCIPLINE

### ARTICLE 16 : DÉROULEMENT DES CONSEILS D'ADMINISTRATION

À chaque séance du Conseil d'Administration, le Président de l'A.C.P.L fait adopter le compte rendu de la séance précédente puis les administrateurs paraphent le registre des actes du Conseil d'Administration.

Ils présentent les correspondances échangées puis le Trésorier distribue aux administrateurs et présente les documents suivants :

- le compte de résultat (dépenses et recettes) de la période écoulée depuis le précédent Conseil,
- l'arrêté de chacun des comptes et de la caisse arrêté fin de mois
- copie du livre de compte pour la période considérée
- le détail des adhésions avec les dates et moyens de paiement
- le détail des comptes « heures de vol » par aéronef et par pilote

Le responsable technique expose ses travaux pour la période considérée et communique les consignes liées aux aéronefs (potentiels restants, etc...).

Tout membre, après demande acceptée par le Président, pourra assister en spectateur à une réunion du Conseil.

### ARTICLE 16bis : CONTROLE DES COMPTES

Un contrôleur aux comptes est nommé parmi les membres du Conseil et sera présenté à chaque A.G.

Ce contrôleur a accès au décompte bancaire de l'Aéroclub et en parallèle, aux factures et décompte des opérations enregistrées sur le logiciel de comptabilité, pour rapprochement des débits/crédits, compte tenu que chaque mouvement de fonds doit avoir sa contrepartie justifiée.

Tout membre du Conseil a un droit de regard permanent sur les opérations en cours par l'intermédiaire du contrôleur.

## ARTICLE 17 : RÈGLES DE DISCIPLINE ET SANCTIONS DISCIPLINAIRES

### 1) Généralités

Tout membre de l'aéroclub qui a enfreint les dispositions des statuts ou du présent règlement, s'expose à des sanctions disciplinaires.

Les sanctions disciplinaires sont prononcées par le Conseil d'Administration, qui constitue ainsi la Commission disciplinaire de l'A.C.P.L.

## 2) Sanctions

Les sanctions qui peuvent être prononcées sont :

- L'avertissement
- L'obligation de perfectionnement avec un instructeur de l'Aéro-Club pour un temps déterminé par le Conseil d'Administration,
- L'exclusion temporaire
- L'exclusion définitive : dans ce cas, l'intéressé ne pourra plus utiliser les installations ni remiser ses biens (y compris son ou ses appareils) dans tout espace ou immeuble appartenant à, ou placé sous la responsabilité de l'A.C.P.L.
- toute autre sanction que le Conseil d'Administration jugera utile.

## 3) Procédure

Le membre poursuivi, accompagné, le cas échéant, des personnes investies de l'autorité parentale, est convoqué par le Président de la Commission Disciplinaire devant celle-ci, sous forme d'une Lettre Recommandé avec demande d'Avis de Réception ou par tout autre moyen permettant de faire la preuve de sa réception par le destinataire, adressé vingt et un jours au moins avant la date de séance.

L'intéressé peut être assisté d'un ou de plusieurs défenseurs de son choix. L'intéressé ou son défenseur peut consulter, avant la séance, l'intégralité du dossier. Il peut demander que soient entendues les personnes de son choix, dont il communique le nom dix jours au moins avant la réunion de la Commission Disciplinaire. Le Président de cette dernière peut refuser les demandes d'audition qui paraissent abusives.

Le Président de la Commission Disciplinaire peut faire entendre par celui-ci toute personne dont l'audition lui paraît utile. Si une telle audition est décidée, le Président en informe l'intéressé avant la séance. L'intéressé et le cas échéant, ses défenseurs, sont invités à prendre la parole en dernier.

La Commission Disciplinaire délibère à huis clos, hors de la présence de l'intéressé, de ses défenseurs et des personnes entendues à l'audience. Elle statue par une décision motivée. Elle fixe les délais d'exécution de la décision.

## 4) Décision et Notification

La décision est signée par le Président et le Secrétaire. Elle est aussitôt notifiée dans les conditions définies au paragraphe 3. La notification mentionne les voies et délais d'appel.

## 5) Appel

L'intéressé peut faire appel à la décision dans un délai de vingt et un jours par Lettre Recommandée avec Avis de Réception adressée au Président.

Dans ce cas, l'affaire sera portée devant une Assemblée Générale Extraordinaire convoquée à cet effet par le Président dans les conditions prévues à l'article 9 des statuts.

L'Assemblée Générale Extraordinaire constitue la Commission Disciplinaire d'Appel.

La Commission Disciplinaire d'Appel est invitée à confirmer ou infirmer la décision de la Commission disciplinaire. Elle se prononce à la majorité des 2/3 des membres présents.

Sa décision est notifiée dans les conditions du paragraphe 4. Elle est sans appel.

Pour copie conforme, les membres du Bureau,

Fait à Lapalisse, le 7 mars 2026.

Vu :

Le Président de l'A.C.P.L

La Secrétaire